



**Suudi Arabistan Ülke Raporu
(Otomotiv Sektörü Açısından)**



Uludağ İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği

Ar-Ge Şubesi

Ocak, 2018

GSYİH (Milyon \$)	KBGSYİH (\$)	Büyüme Oranı (%)	Nüfus	Yüzölçümü (km ²)	Başkent
648.971 (IMF 2015)	53.149 (IMF 2015)	2,9% (IMF 2015)	31.386.000 (IMF 2015)	2.150.000	Riyad

Ekonomik Yapı

Dünyanın en önemli petrol ekonomisi olan ve bugün sahip olduğu rezervler ile 90 yıl süre ile petrol gelirlerini sürdüreceği tahmin edilen Suudi Arabistan petrol fiyatlarının uluslararası piyasalarda gösterdiği iniş ve çıkışlardan doğrudan etkilenmektedir. Ham petrol üretimi yanında ekonomi içerisinde petrole dayalı sanayilerin ekonomi içerisindeki ağırlığı ve toplam ihracat ve kamu gelirlerinin %90'ının petrol ve ilgili sektörlerden oluşması nedeniyle Suudi Arabistan'ın ekonomik performansında petrol fiyatlarının önemli bir etkisi vardır.

2010-2014 yıllarını kapsayan Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda 1.44 trilyon SAR tutarında harcama planı vardır.

Kamu gelirlerinin %85-90'ı, ihracat gelirlerinin ise %90'ı petrol sektöründen elde edilmektedir. Ülkede hidrokarbon kaynaklarına ulaşılabilmesi sayesinde petrol arıtma ve petrokimyasal üretim kapasitesinde önemli artışlar sağlanmıştır. Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren petro-kimya sektörünün hammaddesi, "Master Gaz Sistemi" tarafından dağıtılan doğal gazı dayalıdır. Petrol gelirleri ve ucuz enerji ise tarım sektörünü ve diğer sanayilerin (demir çelik ürünleri, inşaat malzemeleri, gıda işleme, mühendislik, kimyasallar ve metal üretimi gibi) gelişmesine yardımcı olmaktadır.

Suudi Arabistan'daki zenginliğin büyük kısmı bir sermaye ve finans merkezi olan Riyad'da, ve Krallık ailesinin geldiği Nejd'de toplanmıştır. Petrol ve doğal gaz yataklarının, dolayısıyla da sanayinin doğu (Körfez) kıyılarında toplandığı görülmektedir. Kızıldeniz kıyısındaki Hicaz bölgesinde yer alan Cidde Limanı ile Mekke ve Medine de diğer önemli bölgelerdir. Abqaiq-Yanbu petrol boru hattının kurulması ile birlikte Batı'daki kıyılarda da endüstriyel gelişim başlamıştır.

Suudi Arabistan halkı ithalatın büyüklüğüne rağmen, oldukça yüksek bir refah seviyesinde yaşamaktadır. Halkın barınma sorunu bulunmamakta olup, genellikle geniş ve serin evlerde yaşamaktadır. Sıcak iklim nedeniyle ince giysiler tercih edilmektedir. Lüks arabalar yoğun talep görmektedir. Sağlık ve eğitim hizmetleri devlet tarafından temin edilmektedir. Ev hizmetleri dahil tüm zahmetli işler yabancılar tarafından yapılmaktadır.

Suudi Arabistan hükümetinin ekonomiyle ilgili öncelikli hedefi, tabii kaynaklara ve yabancı emeğe bağımlılığı azaltarak geleceğe daha fazla güvenle bakabilmektir. Bunun için yerli sanayinin gelişmesi teşvik edilirken yabancı işçi çalıştırılması üzerine sınırlamalar getirilmiştir. Suudi Arabistan'da yerlilere yabancı işçi getirme ve kefil oldukları bu yabancılardan kefalet bedeli alma izni verilmiştir.

Doğal kaynaklara bağımlılığı azaltma hedefleri doğrultusunda “Kral Abdullah Şehri” isimli yeni bir şehir oluşturma planı uygulanmaya başlanmıştır. 30 milyar \$ harcanarak oluşturulacak bu şehrin bir sanayi şehri olması planlanmaktadır. Kral tarafından desteklediği için gelecek yıllarda bu şehirde yapılacak yatırımlara teşvikler sağlanması muhtemeldir.

Suudi Arabistan petrol ihraç edip ihtiyacı olan mal ve hizmetleri ithal etmek şeklinde petrol kaynaklarından yararlandığı gibi, bu ucuz enerji kaynağını kullanarak refah düzeyini artırmıştır. Ucuz petrol fiyatları sayesinde kapalı alanların serinletilmesi, asfalt yollar yapılması, deniz suyunun tatlı suya çevrilmesi ve elektrik kullanımı düşük maliyetlerle gerçekleştirilmektedir. Petrolün hammadde olarak kullanıldığı sanayi tesisleri kurularak çoğu ürün düşük maliyetle üretilebilmektedir.

Ekonomi Politikaları

1970’li yıllarda petrol fiyatlarında yaşanan yükselme nedeniyle Suudi Arabistan otoriteleri halkın refahını artırmak için vergi oranlarını düşürmüş, çeşitli teşvikler vermiş, kamu sektörü istihdamını ve ücretlerini artırmış, altyapı projeleri, askeri donanım ve sağlık hizmetleri gibi alanlarda bir refah devleti haline gelmiştir. Kamu harcamaları üzerindeki kararlar genellikle şeffaflıktan uzak ve plansız bir şekilde alındığı için ve petrol fiyatlarına ilişkin tahminler bazı dönemlerde gerçekçi olmadığı için beş yıllık kalkınma planlarına ve yıllık bütçelerine uyulmakta zorluk çekilmiştir. Suudi Arabistan Riyali’nin 1986 yılından beri 1ABD\$: 3,745SAR üzerinden ABD Doları’na endekslenmesi, petrol fiyatlarına ya da kamu harcamaları politikalarına bağlı olarak döviz kurunda ve faiz oranlarında yaşanabilecek istikrarsızlıkları bir ölçüde engellemiştir.

1998 yılında petrol fiyatları dibe vurduğunda mali disiplin uygulamasına (yüksek vergiler ve kamu hizmetlerinden yüksek bedeller alınması, daha az sübvansiyon verilmesi ve kamu sektöründe istihdamın azaltılması) geçilmesi gündeme gelmiştir.

2004-2006 yılları arasında petrol fiyatlarının yeniden artışa geçmesi sonucunda mali disiplin uygulanmasına ilişkin planlar rafa kaldırılmıştır. 2006 yılında bütçe fazlası 265 Milyar SAR’ne (71 Milyar Dolar ya da GSYİH’nin %20,3’ü) ulaşmıştır.

2007 yılı için ise bütçe fazlasının değeri 179 Milyar SAR (GSYİH’nin %12,5’i) olarak gerçekleşmiştir. Bütçe fazlası daha çok, kamu borçlarının (Sosyal Sigortalar Kurumu, Emekli Aylıkları Kurumu ve bankalar tarafından yaratılan) ödenmesi için kullanılmaktadır. 2003 yılında GSYİH’nin %82’sini oluşturan kamu borçları, 2003 yılından sonra yeniden azalmaya başlamış olup, GSYİH’nin %18,7’sine gerilemiştir.

Kamu ücretlerindeki ve teşviklerdeki artışın sürmesine rağmen, bütçede yatırım harcamalarının da artırılması hedeflenmektedir. 2008 bütçesinde sermaye yatırımlarına (eğitim, sağlık, yol yapımı, su projeleri, kentsel ve endüstriyel altyapı ve teknoloji yatırımları) ayrılan miktar, toplam harcamaların %40’ına (SR 165 milyar) karşılık gelmiştir.

Kamu yatırımlarının artırılarak ekonomik çeşitliliğin sağlanması ve yabancı yatırımcıların ülkeye çekilmesi, yüksek yaşam standartlarının korunması açısından önem verilen bir

husustur. Aynı zamanda, bakanlıklarda ve diğer kamu kuruluşlarında da özel yatırımların çeşitli yollarla teşvik edilmesi ile ilgili çalışmalar yürütülmektedir.

Hızla artan genç nüfusa iş imkânları yaratılamamasının göçmen işçilerin sayısı artmaya devam ettiği sürece sosyal düzen üzerinde büyük bir tehdit oluşturacağı tahmin edilmektedir. Bu nedenle bir yandan işgücünün eğitim seviyesinin yükseltilmesi ve niteliklerinin geliştirilmesine çalışılmakta, bir yandan da bazı sektörlerde yalnızca Suudiler'in istihdam edilmesi uygulamasına geçilmektedir.

Ekonomik Performans

GSYİH'deki artış, petrol fiyatları, petrol üretimi ve OPEC'in fiyat politikaları ile yakından ilişkilidir. Uluslararası petrol fiyatları arttıkça iş çevrelerinin ve tüketicilerin güveni, bir yandan da kamu gelirleri ve harcamaları artmaktadır.

Petrol dışındaki sektörler, ekonominin çeşitlendirilmesine yönelik çalışmalarla birlikte giderek önem kazanmaya başlamıştır. Petrol dışındaki sektörlerde özel sektörün 2/3 oranında ağırlığı vardır. Özel sektör ithalat, toptancılık ve perakendecilik, finans, inşaat, ziraat, madencilik ve hizmet sektöründe yoğunlaşmıştır.

Özellikle konut piyasası ve inşaat malzemeleri gibi arzın kıt olduğu alanlarda yaşanan talep artışı nedeniyle enflasyon üzerinde oluşan bu baskı, gıda fiyatlarındaki artışın ve Suudi Arabistan Riyali'nin endekslendiği ABD Doları'nın diğer önemli kurlar kaşısındaki zayıflığının etkisiyle daha da artmıştır. Petrol ürünleri, temel gıda maddeleri ve ilaç gibi üretim alanlarında ise fiyat kontrolleri ve sübvansiyonlar devam etmektedir.

Suudi Arabistan'da, emek piyasası diğer Körfez komşularına benzer bir yapıya sahiptir. Suudi vatandaşları (çoğu erkek), kamu sektöründe çalışanların % 90'ından fazlasını oluşturmaktadır. Göçmen işgücü ise, özel sektör çalışanlarının yaklaşık % 90'ını, toplam işgücünün ise yaklaşık % 80'ini oluşturmaktadır. Göçmen işçilerin çoğu erkek olmakla birlikte, temizlikçi ya da öğretmen olarak çalışan kadınlar da bulunmaktadır. Bu göçmen işçiler, işverenlerine bir "sponsorluk sistemi" ile bağlı olduğundan kendi kendine iş aramaları ve işverenlerinin izni olmadan iş değiştirmeleri mümkün değildir.

İşverenin bakış açısından, göçmen işçi çalıştırmak ucuz ve kolaylıkla işten ayıramayacağı için oldukça karlı bir durumdur. Bunun yanında, Suudi vatandaşları da düşük statülü işlerde çalışmaya gönüllü değildirler. İşverenlerin bazı sektörlerde işçi istihdam ederken sektörün ve şirketin büyüklüğüne bağlı olarak %5-30 arasında değişen oranlarda Suudi vatandaşı istihdam edilmesine ilişkin kotalara uymaları zorunludur. Ayrıca, bazı sektörlerde çalışmak da sadece Suudi vatandaşlara mahsustur. Yabancı işçilerin vize almaları hususunda sık sık gecikme yaşanabilmektedir.

Suudi Çalışma Bakanlığı, kültürel alışkanlıklara ve geleneklere rağmen Suudi kadınların istihdamını teşvik etmektedir. Ancak işverenler düşük ücretlerle çalışan yabancı işçileri istihdam etmeyi tercih etmektedir. Kadınların otomobil sürmelerinin yasak olması ve ülkede gelişmiş bir ulaşım ağının olmaması gibi faktörler nedeniyle kadınlar ya çalışmamakta ya da şoför kullanılmaktadırlar. Yeniden düzenlenen İş Kanunu'na göre kadınlar "kendi doğalarına

uygun” herhangi bir sektörde çalışabilmektedir. Kanun’daki bu ifade, farklı yorumlara açıktır. Suudi kadınlar, özel sektörde çalışanların sadece % 1’den azını, kamu sektöründe çalışanların ise yaklaşık üçte birini oluşturmaktadır.

Ülkenin idari ve finansal merkezi olan Riyad’da petrole dayalı sanayi gelişmiştir. Bir zamanlar ülkenin ticaret merkezi olan ve popülerliğini Riyad’a kaptıran batıdaki Hicaz bölgesi, Mekke’ye yapılan hac ziyaretleri sebebiyle yine de gelişmeyi sürdürmektedir.

Ekonomide Geleceğe Yönelik Beklentiler

Economist Intelligence Unit tahminlerine göre, 2016 yılında % 1,1 oranında büyüyen ekonominin, 2017’de ise % 1,5 oranında büyümesi beklenmektedir. Petrol, ihracat ve kamu gelirlerinin en önemli yapıtaşı olmayı sürdürecektir. Bu durum ise, ülke ekonomisinin dış şoklara karşı kırılma yapısının devam etmesi anlamına gelmektedir.

Özellikle uluslararası piyasada düşen petrol fiyatları ülke ekonomisini zora sokmakta, ihracat gelirlerinde yaşanan hızlı azalma ülkeyi ekonomiyi çeşitlendirme çabalarına itmektedir. Ancak, bu olumsuzluklara rağmen ülkenin Körfez Bölgesinin en büyük ekonomisi olmaya devam etmesi beklenmektedir.

Otomotiv Endüstrisi

30 milyonun üstünde nüfusu ve 50.000 USD’yi aşan kişi başı geliri ile Suudi Arabistan Körfez Ülkeleri arasındaki en büyük otomotiv pazarlarından birisi konumundadır. 2015 yılında, ülkenin 87 faslındaki otomotiv ürünleri ithalatı 25 milyar USD’ye ulaşmışken, 2016 yılında ülkenin otomotiv ithalatı 18 milyar USD’ye gerilemiştir. Bu rakamın 13 milyar USD’si binek otomobiller, 2 milyar USD’si eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, 500 milyon USD’si otobüs-midibüs-minibüslerdir. Ülkenin 8708 faslındaki otomotiv yan sanayi ürünleri ithalatı ise yaklaşık 1,5 milyar USD’dir. Suudi Arabistan’ın ayrıca 4011 faslındaki yeni dış lastikler ithalatı 1,3 milyar USD, motor ile motor aksam ve parçaları ithalatı da 1,5 milyar USD’yi bulmaktadır.

Ülke 8708 faslındaki otomotiv yan sanayi ürünlerine %5 ile %12 arasında gümrük vergisi uygularken, binek otomobillerde %5, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlarda ise %5-%15 arasında değişen oranlarda gümrük vergisi uygulanmaktadır.

TİM verilerine göre ülkemizin Suudi Arabistan’a yönelik otomotiv ihracatına bakıldığında 2011 yılında 100 milyon USD’yi aşan ihracatımız, sonraki birkaç yıl aynı seviyelerde seyretmiş, 2016 yılında ise 172 milyon USD’ye ulaşmıştır. Ancak 2017 yılında tekrar 119 milyon USD’ye gerilemiştir. 2017 yılında Suudi Arabistan’a yönelik otomotiv ihracatımızın 74 milyon USD’si yan sanayi ürünlerinden oluşurken, 21 milyon USD’si binek otomobiller, 20 milyon USD’si otobüs-minibüs-midibüs, 2 milyon USD’si ise özel amaçlı motorlu taşıtlar ürün grubundan oluşmuştur. Ülkenin ana sanayinde barındırdığı potansiyel düşünüldüğünde bu ülkeye yönelik 50 milyon USD civarında seyreden ana sanayi ihracatımızın düşük kaldığı söylenebilir.

Otomotiv İthalatı¹

(2014): 23,202,299,000 USD

(2015): 24,974,023,000 USD

(2016): 17,723,185,000 USD

Başlıca İthalat Ürünleri (2016): Binek otomobiller (12,9 milyar USD), Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar (2 milyar USD), Otomotiv Yan Sanayi Ürünleri (1,5 milyar USD), Otobüs-Midibüs-Minibüs (500 milyon USD)

MFN ülkelerine Gümrük vergisi oranları:

8708: %5-%12

8702: %5

8703: %5

8704: %5-%15

TİM verilerine göre yıllar içerisinde Suudi Arabistan'a yönelik Otomotiv ihracatımız-USD

2013 : 124.150.172

2014: 150.837.520

2015: 170.698.570

2016: 171.752.186

2017: 119.461.019

Suudi Arabistan'da kayda değer motorlu araç üretimi yapılmamaktadır. Bu nedenle ülke otomotiv sektöründe şimdilik net bir ithalatçı ülke konumundadır. Ancak pek çok OEM'in ülkede yatırım planları bulunmaktadır ve birkaç yıl içerisinde bu yatırımların gerçekleşmesi beklenmektedir.

¹ 87 faslı baz alınmıştır.

Suudi Arabistan Yıllara Göre Motorlu Araçlar Pazarı

2011	590,000
2012	705,000
2013	740,000
2014	828,200
2015	830,100
2016	655,500

Kaynak: OICA

Suudi Arabistan Körfez Ülkeleri arasında İran ile birlikte en büyük iki pazardan birisi konumundadır. Ülkedeki motorlu araçlar pazarı 2015 yılında bugüne kadarki en yüksek rakam olan 830 bin 100 adede ulaşmıştır. Ancak 2016 yılında pazar 655.500 adede gerilemiştir. Petrol fiyatlarındaki düşüşün pazara olumsuz etkisi 2016 yılı boyunca devam etmiştir. IHS Automotive ülkedeki motorlu araçlar pazarının 2017 yılında tekrar 800 bin adetler seviyesinde gerçekleşeceğini öngörmektedir.

Suudi Arabistan Motorlu Araçlar Parkı (1000 adet)

2011	5,280
2012	5,703
2013	5,950
2014	6,240
2015	6,600

Kaynak: OICA

Suudi Arabistan motorlu taşıtlar parkı hızla büyümektedir ve 2015 yılı itibariyle 6 milyon 600 bin adede yaklaşmıştır. Ülkede her 1000 kişiye düşen motorlu taşıt sayısı 209'dur.

Değerlendirme

Suudi Arabistan otomotiv pazarı finansman imkânlarının artması sayesinde beklenenin üzerinde gelişme göstermektedir. Suudi Arabistan'da araçlar diğer Orta Doğu ülkelerine göre daha sık değiştirilmekte bu da yeni araç satışını canlı tutmaktadır.

Markalar yüksek gelir sınıfına hitap eden lüks modelleri ile aile sınıfı için geliştirdikleri araziye uygun SUV modelleri sayesinde satışlarını artırmış olsalar dahi, Suudi Arabistan'da çalışan, alım gücü düşük, yabancı işçilerin daha küçük ve ucuz modelleri tercih etmeleri ekonomik araç sınıfına olan talebi artırmaktadır. Yine ülkedeki orta sınıf ve gençler orta segment araçları tercih etmektedirler. Dolayısıyla Suudi Arabistan pazarında lüks modellerin ağırlığına rağmen orta ve alt segment araç pazarı da hızla büyümektedir. 2015 yılından itibaren, Suudi Arabistan satılan tüm hafif araçları yakıt tüketimine göre sınıflandırmaya başlamıştır. Hükümetin enerji verimliliği yüksek araçların kullanılmasına yönelik farkındalığı artırma çabaları bulunmaktadır. Bu durumun önümüzdeki yıllarda ülkedeki pazar yapısını etkilemesi ve değiştirmesi beklenmektedir.

Suudi Arabistan devletinin ÷lkeye otomotiv yatırımı çekme çalışmaları da devam etmektedir. Ülke petrole bağımlı ekonomisini çeşitlendirmek için girişimlerini hızlandırmıştır. Isuzu ÷lkede az sayıda da olsa ticari araç üretimine başlamıştır. Önümüzdeki dönemde, Kore, Çin ve Japon OEM'lerin ÷lkede yatırımlar yapması beklenmektedir. Özellikle Daewoo'nun 150.000 otomobil üretim kapasiteli yatırım beklentisi son dönemdeki en önemli gelişmedir.

Suudi Arabistan'ın en fazla ithal ettiği yan sanayi ürünleri motor ve aksamı, şasi, rot başı, rotiller, süspansiyon sistemleri, dış lastikler, debriyajlar ve bunların aksam parçaları, fren ve aksamı, vites kutuları, motorlar için elektrikli ateşleme cihazları ve diferansiyeller, akslardır. Ancak ÷lkede Denso, Johnson Controls, Sumitomo Chemical gibi küresel yan sanayi firmalarının yatırımları bulunduğu da göz önüne alınmalıdır.

Suudi Arabistan motorlu taşıtlar aksam ve parçaları ithalatında %5-12 gümrük vergisi uygulamaktadır. Taşıtlar için römorklar, yarı römorklar vb. ile aksam ve parçaları ithalatında gümrük oranı %5-10 olarak uygulanırken her iki ürün grubunda da Körfez İşbirliği Konseyi Gümrük Birliği (Bahreyn, BAE, Katar, Kuveyt, S.Arabistan, Umman) üye ÷lkelerine %0 gümrük uygulamaktadır.

Sonuç olarak Suudi Arabistan'ın otomotiv ana ve yan sanayinde önemli bir potansiyel barındırdığı söylenebilir. Ülkenin yan sanayi ithalatı henüz çok yüksek seviyelerde olmasa da giderek artmaktadır. ÷lkede ana sanayinde kayda değer bir üretim olmadığından Suudi Arabistan özellikle ana sanayinde net bir ithalatçıdır. Petrol zengini bir ÷lke olan Suudi Arabistan'ın ithalat rakamlarının her zaman yüksek seviyelerde olması şaşırtıcı olmayacaktır. ÷lkemiz otomotiv ihracatçıları açısından en büyük dezavantaj ise özellikle ana sanayinde ABD, Japonya, Kore Cumhuriyeti, Almanya gibi otomotiv sektörünün önde gelen ÷lkelerinin Suudi Arabistan pazarına tamamen yerleşmiş olmaları ve ana sanayinin aksine yan sanayinde ÷lkede üretimin olmasıdır. Yine de Ortadoğu'daki en büyük otomotiv ithalatçısı olarak Suudi Arabistan'ın dikkate alınması gereken bir pazar olduğu söylenebilir.

YASAL UYARI Bu rapor Birliğimiz uzmanları tarafından güvenilir olduğuna inanılan kamuya açık kaynaklardan elde edilen bilgiler kullanılmak suretiyle, sadece bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır. Bu rapor ve içindeki bilgilerin kullanılması nedeniyle doğrudan veya dolaylı olarak oluşacak zararlardan Birliğimiz hiçbir şekilde sorumluluk kabul etmemektedir. Birliğimizin yazılı izni alınmaksızın herhangi bir kişi tarafından, herhangi bir amaçla, kısmen veya tamamen çoğaltılamaz, dağıtılamaz veya yayımlanamaz. Tüm haklarımız saklıdır.

Otomotiv Sektöründe İhraç Potansiyelimiz:²

Sektör	GTİP	Potansiyel Ürün	S.Arabistan'ın Toplam İthalatı 2016 (milyon dolar)	Türkiye'nin S.Arabistan'a İhracatı, 2016 (milyon dolar)	Türkiye'nin Toplam İhracatı (milyon dolar) 2016	Dünya İthalatında S.Arabistan'ın Payı, 2016 (%)	Türkiye'nin S.Arabistan'a İhracatındaki Değişim 2015-2016 (%)	S.Arabistan'ın Toplam İthalatındaki Değişim 2015-2016 (%)	Türkiye'nin S.Arabistan'a İhracatı Aylık Veriler 2016 Ocak-Mart (milyon dolar)	Türkiye'nin S.Arabistan'a İhracatı Aylık Veriler 2017 Ocak-Mart (milyon dolar)	Ülke İthalatında İlk 5 Ülke ve Pazar Payları 2016 (%)	Ülkenin Türkiye'ye ve Rakip Ülkelere Uyguladığı Gümrük Oranları (2016)
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8708	Kara taşıtları için aksam, parçaları	1440,2	47,3	3,868,0	0,4	-25,5	-26,2	22,1	5,6	Japonya(25,6) Almanya (13,3) G.Kore(11,2) ABD(10,2) Çin(8,1)	MFN: %5,%12 Arap Ligi: %0
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8716	Römorklar, yarı römorklar	220,4	16,4	427,6	1,0	-18,5	-46,0	6,1	3,0	Almanya (20,2) B.A.E.(16,7) ABD(12,2) Çin(11) Türkiye(7,9)	MFN: %5,%10 Arap Ligi: %0

² T.C. Ekonomi Bakanlığı Ülke Masaları bölümünden alınmıştır.